

- 3 Die Mitgliedsregierungen werden aufgefordert, die beigefügten Richtlinien zur Genehmigung der Verwendung von Vorrichtungen zur Absturzsicherung anzuwenden und sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen.
- 4 In der nachfolgenden Anlage werden die „Richtlinien zur Genehmigung der Verwendung von Vorrichtungen zur Absturzsicherung“ bekannt gemacht.

Bonn, 30. Oktober 2009
WS 23/62331.6/4-1-MS-Circ

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Uwe Lohmann

Anlage

RICHTLINIEN FÜR DAS ANBRINGEN UND DIE VERWENDUNG VON VORRICHTUNGEN ZUR ABSTURZSICHERUNG

Nr. 186 Richtlinie für das Anbringen und die Verwendung von Vorrichtungen zur Absturzsicherung (MSC.1/ Circ. 1327)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner 86. Tagung (27. Mai bis 5. Juni 2009) die in der Anlage aufgeführten Richtlinien für das Anbringen und die Verwendung von Vorrichtungen zur Absturzsicherung auf der Grundlage der vom Unterausschuss Schiffsentwurf und Ausrüstung auf seiner 52. Tagung gemachten Empfehlungen angenommen.
- 2 Die Verwendung von Vorrichtungen zur Absturzsicherung ist als vorläufige Maßnahme zur Gefahrminderung in Betracht zu ziehen und soll nur in Verbindung mit unter Last auslösbaren Heißhaken im Ermessen des Kapitäns bis zur flächendeckenden Einführung verbesserter Heißhakenausführungen mit umfassenderen Sicherheitsmerkmalen zur Anwendung kommen.

1 Hintergrund

- 1.1 1986 wurden als Reaktion auf den schwersten Unfall vor der Küste Norwegens im März 1980, als die Ölbohrinsel **Alexander Kielland** im Ekofisk-Feld in der Nordsee kenterte, wobei 123 der 212 an Bord befindlichen Personen ums Leben kamen, unter Last auslösbare Heißhaken für Rettungsboote und Bereitschaftsboote im SOLAS-Übereinkommen verbindlich vorgeschrieben. Damals wurden diese neuen SOLAS-Vorschriften als wichtiger Schritt bei der Gestaltung von Rettungsbooten angesehen.
- 1.2 Einige Todesfälle bei diesem Unfall wurden auf die Tatsache zurückgeführt, dass das Rettungsboot über keine Auslösevorrichtung verfügte, sobald sein Gewicht auf Haken und Läufern lag. Es wurde daher davon ausgegangen, dass unter Last auslösbare Vorrichtungen vorteilhaft wären.
- 1.3 Seit Inkrafttreten der IMO-Vorschriften, die verlangen, dass alle Schiffe mit unter Last auslösbaren Vorrichtungen ausgerüstet sein müssen, ereigneten sich zahlreiche schwere Unfälle bei Übungen und bei der Wartung.
- 1.4 Viele dieser Unfälle waren entweder auf mangelnde Wartung, schlechte Konstruktion oder auf unzulängliche Ausbildung zurückzuführen. Mängel in der Ausrüstung können zur vorzeitigen Öffnung des unter Last auslösenden Heißhakenmechanismus führen, wodurch das Rettungsboot unerwartet aus den Davits fallen kann, selbst wenn in der Konstruktion drei Sicherheitssperren vorgesehen sind.
- 1.5 Zahlreiche neue Konstruktionen von unter Last auslösbaren Heißhaken sind so konzipiert, dass sie sich unter Einwirkung des Eigengewichts des Rettungs-

boots öffnen; sie müssen deshalb in vielen Fällen durch den Betriebsmechanismus geschlossen gehalten werden. Dies bedeutet, dass jegliche Mängel oder Fehlfunktionen im Betriebsmechanismus, Fehler der Besatzung oder das unsachgemäße Zurücksetzen des Heißhakens nach vorheriger Bedienung zum vorzeitigen Auslösen führen können.

- 1.6 Eine „Vorrichtung zur Absturzsicherung“ kann dazu dienen, die Verletzungs- oder Lebensgefahr dadurch zu verringern, dass eine zweite alternative Lastaufnahme vorgesehen wird, für den Fall, dass der unter Last auslösbare Heißhaken oder sein Auslösemechanismus nicht funktioniert, oder dass der unter Last auslösbare Heißhaken sich versehentlich löst. Vorrichtungen zur Absturzsicherung sollen allerdings nicht als Ersatz für einen sicheren unter Last auslösbaren Mechanismus angesehen werden.

2 Ausführung und Bedienung von Vorrichtungen zur Absturzsicherung

2.1 Sicherungsstifte

Folgende Punkte sollen bei Verwendung von Sicherungsstiften als Vorrichtungen zur Absturzsicherung berücksichtigt werden:

- .1 auf Schiffen vorhandene unter Last auslösbare Heißhaken sollen **nicht** durch Aufbohren einer Einführung für Sicherungsstifte verändert werden, sofern dies nicht von der Verwaltung gemäß Nummer 4 genehmigt wurde, da hierdurch die Festigkeit des Heißhakens beträchtlich verringert werden kann.
- .2 in der Nähe der Einführungen für Sicherungsstifte sollen klare Bedienungsanweisungen angebracht sein, und sie sind farblich so zu markieren, dass klar ist, wo die Stifte einzusetzen sind.
- .3 Sicherungsstifte sollen so gestaltet sein, dass sie nicht versehentlich an der falschen Stelle eingesetzt werden können;
- .4 vor dem Aussetzen des Rettungsboots und während des Fierens ins Wasser soll überprüft werden, ob sich der Sicherungsstift an seinem Platz befindet;
- .5 es sind strikte Verfahren, einschließlich eines Warnhinweises am Griff der Auslösevorrichtung vorzusehen, um sicherzustellen, dass der Sicherungsstift vor Betätigung des Auslösemechanismus entfernt wird. Der Griff des Sicherungsstiftes soll rot oder in einer geeigneten kontrastierenden Sicherheitsfarbe und an gut sichtbarer Stelle mit einem Warnhinweis versehen sein, dass er vor Betätigung des Auslösemechanismus entfernt werden muss.
- .6 der Stift soll schnell und leicht entfernt werden können, sobald das Rettungsboot das Wasser erreicht hat, ohne die damit beauftragte Fahrbesatzung einer Gefahr auszusetzen;
- .7 wenn zum Entfernen der Stifte die Luke des Rettungsboots geöffnet werden muss, so soll dies schnell von der Bootsbesatzung vom Inneren des Bootes für jede Vorrichtung vorgenommen werden können.
- .8 sobald die unter Last auslösbaren Heißhaken angeschlagen sind, um das Rettungsboot einzuholen, sind die Sicherungsstifte wieder einzusetzen, bevor das Boot vollständig aus dem Wasser gehievt wird. Die Sicherungsstifte sollen so ausgelegt sein, dass sie weder das Wiedereinholen noch das Seeklarmachen des Rettungsbootes in den Davits beeinträchtigen und
- .9 sofern Sicherungsstifte zur Absturzsicherung verwendet werden, sollen sie nicht zu einem anderen Zweck verwendet werden und sollen ständig am Rettungsboot angebracht sein.

2.2 Stropfen und Gurte

Drähte oder Ketten sollen nicht als Vorrichtungen zur Absturzsicherung verwendet werden, da sie keine Stoßbelastungen absorbieren. Folgende Aspekte sind bei der Verwendung von Stropfen oder Gurten aus Kunstfasern als Vorrichtungen zur Absturzsicherung zu beachten:

- .1 werden Stropfen oder Gurte aus Kunstfasern als Vorrichtungen zur Absturzsicherung verwendet und sind keine Veränderungen am Rettungsboot, am unter Last auslösbaren Heißhaken oder an der Aussetzvorrichtung erforderlich, ist eine Funktionsprüfung vorzunehmen. Die Funktionsprüfung soll entsprechend den Anforderungen der Verwaltung nachweisen, dass die Ausrüstung ohne Beeinträchtigung des Betriebs des Rettungsboots oder der Aussetzvorrichtung arbeitet. Stropfen oder Gurte sollen aus elastischen Fasern bestehen.
- .2 für die Stropfen und Gurte soll eine Bescheinigung ausgegeben werden, auf der eine Zugfestigkeit vermerkt ist, die, ausgehend vom Gesamtgewicht des Rettungsboots mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung, einem Sicherheitsfaktor von mindestens sechs entspricht. Vor ihrer Verwendung sollen die Stropfen oder die Gurte geprüft und von der Schiffsbesatzung ebenfalls alle sechs Monate eingehend überprüft werden. Der Werkstoff der Stropfen oder der Gurte soll verrottungs- und korrosionsfest sowie UV-beständig sein und darf nicht durch Meerwasser, Öl oder Mikroorganismen übermäßig beeinträchtigt werden. Die Stropfen oder die Gurte sollen dauerhaft mit dem Datum ihrer Inbetriebnahme gekennzeichnet sein.
- .3 es sind strikte Verfahren, einschließlich eines Warnhinweises am Griff der Auslösevorrichtung, vorzusehen, um sicherzustellen, dass die Stropfen oder die Gurte vor dem Betätigen des Auslösemechanismus entfernt werden.
- .4 der Befestigungspunkt der Stropfen oder der Gurte am unter Last auslösbaren Heißhaken und am Läuferblock des Davits ist klar zu kennzeichnen und so zu gestalten, dass Verbindungsvorrichtungen, wie zum Beispiel Schäkkel, weder mit der falschen Stelle des Blocks noch der falschen Stelle des unter Last auslösbaren Heißhakens verbunden werden können.
- .5 die Stropfen oder die Gurte sollen schnell und leicht gelöst werden können, sobald das Ret-

tungsboot das Wasser erreicht hat, ohne die damit beauftragte Bootsbesatzung einer Gefahr auszusetzen; wenn zum Lösen der Stropfen oder der Gurte die Luke des Rettungsboots geöffnet werden muss, so soll dies schnell von der Bootsbesatzung bei jeder Vorrichtung vom Inneren des Bootes aus vorgenommen werden können. Sobald sie losgelöst sind, sollen die Stropfen oder die Gurte den Betrieb des unter Last auslösbaren Heißhakens oder des Propellers nicht beeinträchtigen;

- .6 sobald die unter Last auslösbaren Heißhaken angeschlagen sind, um das Rettungsboot wieder einzuholen, sind die Stropfen oder die Gurte wieder am Rettungsboot zu befestigen, bevor das Boot vollständig aus dem Wasser gehievt wird. Die Stropfen oder die Gurte sollen so ausgelegt sein, dass sie weder das Wiedereinholen noch das Seeklarmachen des Rettungsboots in den Davits beeinträchtigen;
- .7 Stropfen oder Gurte, die als Vorrichtung zur Absturzsicherung verwendet werden, sind so auszulegen und auszurichten, dass sie die Lastübertragung vom Hakenmechanismus zum Stropp mit einer minimalen Bewegung (Fall) des Bootes im Falle des Versagens des Auslösemechanismus ermöglichen. Ist der als Absturzsicherung dienende Stropp oder Gurt einer unbeabsichtigten dynamischen Stoßbelastung ausgesetzt, muss der Stropp oder Gurt ersetzt und die entsprechenden Befestigungspunkte überprüft werden. In diesen Fällen ist die Verwaltung so schnell wie möglich davon zu unterrichten und der Kapitän soll einen vollständigen Bericht über die Umstände des Vorfalls abgeben und
- .8 sofern Stropfen oder Gurte zur Absturzsicherung verwendet werden, sollen sie nicht zu einem anderen Zweck verwendet werden und sollen ständig am Rettungsboot angebracht sein.

3 Übungen, Prüfungen, Inspektionen und Instandhaltung von Rettungsbooten und Aussetzvorrichtungen

- 3.1 Der Kapitän des Schiffs oder der für das Aussetzen oder Wiedereinholen des Rettungsboots verantwortliche Offizier soll sicherstellen, dass sich Vorrichtungen zur Absturzsicherung für Rettungsboote – falls vorhanden – an der dafür vorgesehenen Stelle befinden, bevor eine Übung, Überprüfung, Inspektion oder Instandhaltung, bei der sich Personen im Rettungsboot aufhalten, begonnen wird.
- 3.2 Die Fahrbesatzung des Schiffes soll mit der Bedienung der auf ihrem Schiff angebrachten Vorrichtung zur Absturzsicherung für das Rettungsboot vertraut sein. Das anzuwendende Verfahren soll in der Dokumentation zum ISM-Code und im Ausbildungshandbuch des Schiffes enthalten sein.
- 3.3 Diejenigen, die Ausbildungsübungen durchführen und Verfahren für den ISM-Code entwerfen, sollen berücksichtigen, dass bei bestimmten Schiffstypen, wie zum Beispiel Öl-, Gas- oder Chemikaliertanker,

in einer Situation, die das Verlassen des Schiffs erfordert, keine Vorrichtung zur Absturzsicherung verwendet werden können, wenn der Auslösemechanismus der Vorrichtung sich nicht innerhalb des Rettungsbootes befindet. Solche Fälle soll der Kapitän unter Beachtung der Nummern 2.1.9 und 2.2.8 berücksichtigen. Wird bei routinemäßigen Übungen ein anderes Verfahren bei einer Situation, die das Verlassen des Schiffs erfordert, angewendet, soll dies klar und deutlich in der Dokumentation zum ISM-Code und im Ausbildungshandbuch beschrieben werden.

4 Veränderungen an vorhandenen, genehmigten unter Last auslösbaren Heißhaken, die bereits an einem Schiff angebracht sind, zum Einbau von Vorrichtungen zur Absturzsicherung

Der Schiffseigner oder der Hersteller der ursprünglichen Ausrüstung sollen die Verwaltung um Genehmigung ersuchen, ehe Veränderungen an einem Heißhaken, Rettungsboot oder Davit zur Anbringung einer Vorrichtung zur Absturzsicherung vorgenommen werden, wie zum Beispiel die Veränderung vorhandener Rettungsboote und Heißhaken bei Öl- und Chemikaliertankern, damit Vorrichtungen zur Absturzsicherung vom Rettungsboot aus gelöst werden können. Der Verwaltung oder eine von ihr ernannte anerkannte Organisation soll eine erneute Prüfung einer Ausrüstung genehmigen und bestätigen und in der entsprechenden Genehmigungsakte dokumentieren.

(VkBl. 2009 S. 707)